boxerkunst.de - R80/7

Ein Bericht von Alexander Dier
Bei Fragen zum Bericht: Auf den Namen oben klicken (Email)

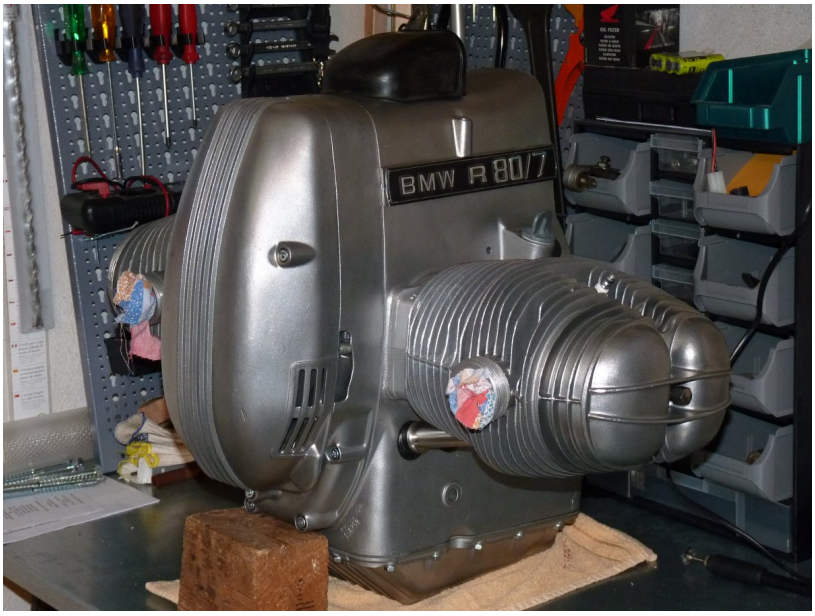
Die Entstehung meiner BMW R 80/7

Nach 32 Jahren mit unterschiedlichen Japanischen Motorrädern bin ich über eine Anzeige in der Tageszeitung gestolpert, wo eine Kiste mit BMW Teilen zu einem Preis angeboten wurde, zu dem ich nicht nein sagen konnte. Gleichzeitig erfüllte ich mir damit einen Jugendtraum. In jungen Jahren war eine BMW zu teuer, obwohl sie mir immer mal wieder durch den Kopf geisterte. Zuhause wurden die Teile dann erst einmal sortiert und Katalogisiert und überlegt, wie ich weitermachen sollte. Schraubertechnisch nicht ganz unbegabt, bei BMW aber klinisch Rein, bin ich dann auf das 2- Ventiler Forum gestoßen. Dort habe ich eine riesige Wissensdatenbank vorgefunden mit der ich mich die nächsten Wochen ausgiebig beschäftigte. Je mehr ich in Erfahrung brachte desto größer wurden meine bedenken ob mein Schnäppchen wirklich ein solches war. Was ich nun wusste, war das ich kein Motorrad hatte das zerlegt wurde um es neu aufzubauen, sondern ein Konglomerat aus verschiedensten BMW Motorrädern. Der Rahmen von einer R 80/7, der Motor von einer 75/6, das Getriebe von einer GS und so ging es weiter. Jetzt musste das Projekt erst einmal zur Seite gelegt werden um sich klar darüber zu werden, wie es weiter gehen sollte. Soll alles wieder verkauft werden, oder wage ich den Aufbau aus den vorhandenen Teilen? Nach zwei Wochen habe ich mich dann entschlossen einen Versuch zu wagen, allerdings sollte sich der Aufbau nicht am Original orientieren, sondern erst mal aus den vorhandenen und brauchbaren Teilen soweit wie möglich von statten gehen. Dann erst wollte ich mich festlegen wie ich weiter machen werde.

Als erstes wurden Rahmen und Schwinge gestrahlt und lackiert, danach habe ich die Lager montieren lassen. Ab hier habe ich dann feststellen müssen, dass mein freundlicher nicht unbedingt auf die 2 Ventiler Modelle spezialisiert war, außerdem hatte die Fahrgestellnummer mehr Gewicht als das was ich bestellte, mit der Begründung das es nicht zur Fahrgestellnummer passen würde bekam ich andere Schwingenlager eingepresst als die die bestellt waren. Als nächstes kam die Gabel einer K 75 oder 100 auf die Werkbank, hier sah alles noch gut aus, nur das Öl gewechselt, dann die Tauchrohre und die Gabelbrücken lackiert. Schwinge Rahmen und Gabel zusammen gebaut und nun konnte ich schon mal erahnen das es ein Motorrad werden würde.

Im Forum habe ich gelesen das die Vier-Kolben Bremssättel ein beliebtes Umbau Objekt sind. Deshalb wurden die 2-Kolben Sättel verkauft und Vierkolben-Sättel erstanden. Jetzt wurden die Räder angegangen, da die Felgenbreite etwas mehr werden sollte, wurden die Naben ausgespeicht und bei der Firma Vorholt und Klein wurden neue Felgen, vorne 3 Zoll und hinten 3,5 Zoll eingespeicht. Als die Räder verbaut waren sollten die 4 Kolben-Bremssättel montiert werden, aber sie passten nicht. Abfräsen wollte ich nicht und so suchte ich nach einer möglichen alternative. So schmal als möglich sollten sie sein, gefunden habe ich schließlich Beringer Bremssättel von einer Ducati 900 diese wurden dann im Verbund mit HE- Bremsscheiben verbaut.

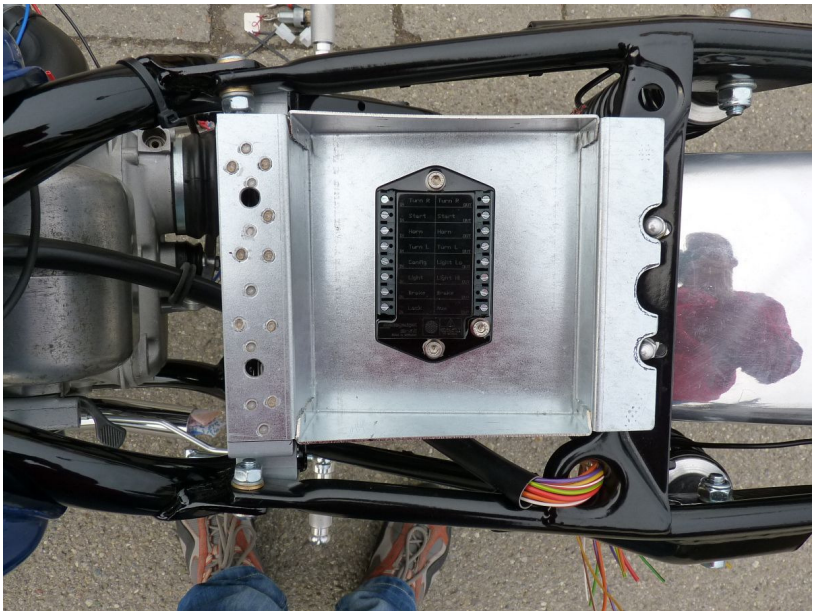
Dazu musste ich aber für die Aufnahmen noch passende Adapter fräsen. Als nächstes ging es an den Motor. Zerlegen, strahlen, Köpfe überholen lassen und den Hubraum gleich auf einen vollen Liter bringen.



Während dessen schickte ich das Getriebe zu Herrn F. der erst mal eine Bestandsaufnahme der zu ersetzenden Teile machte. Als er mir sagte dass die Substanz für ein GS Getriebe sehr gut währe, war ich natürlich sehr froh. Als alles fertig auf der Werkbank lag, konnte der Einbau beginnen. Wie im Forum gelesen, habe ich alle exponierten Stellen abgeklebt damit beim Einbau nichts zerkratzt wird. Während dessen kamen auch die von Andreas überholten Vergaser zurück und konnten angebaut werden, über Ausführung und Qualität muss, so glaube ich, nichts mehr gesagt werden. Da ich im Forum immer wieder von der Schwachstelle Lichtmaschine gelesen hatte, wollte ich die Serienmässige nicht und habe mich deshalb für die SH Lichtmaschine entschieden die ich mit einer SH Zündung kombinierte. Denn, die Serienmäßige Unterbrecher-Zündung wollte ich auch nicht verbauen. Somit konnte auch die Diodenplatte entfallen, der Einbau war dann auch recht einfach. Für den Wellenfortsatz der Nockenwelle habe ich eine Abdeckung aus Alu gedreht. Jetzt ging es an die Schutzbleche. Vorne sollte es etwas minimalistisches sein, hinten sollte es ein klassisches Alu-Schutzblech werden mit einem ebenso klassischen Rücklicht. Langsam machte ich mir dann Gedanken ob ich alles Old School in schwarz lackieren sollte, oder ob ich die Schutzbleche im gleichen blauen Farbton wie den vorhandenen Tank lackieren sollte. Schwarz wird ja sehr oft genommen, also entschied ich mich für blau. Weiter ging es am Vorbau, Lampenhalter, Lenker, Kombischalter, Spiegel. Den Lampenhalter so wie die Spiegel habe ich von LSL verbaut. Sie waren zwar nicht ganz billig, haben mir aber am besten gefallen. Die Kombischalter habe ich in der Bucht ersteigern wollen. Ich musste aber feststellen dass sie selbst in gebrauchtem und in halbwegs gutem Zustand alles andere als günstig zu bezeichnen waren. So hatte ich mich entschlossen einen Satz fast neuwertige Schalter einer Honda RR 600 zu ersteigern, den ich dann auch für einen Bruchteil der BMW-Schalter bekam. Über das anschließen wollte ich mir später Gedanken machen.

Die Kupplungsamatur besorgte ich mir im Zubehörhandel. Bei der Bremsamatur wusste ich lange nicht was und wie ich es machen sollte. Die von BMW war mir zu klobig, die von Honda funktionierte nicht mit den Beringer Bremssätteln, schließlich wurde es eine Radial-Pumpe von einer KTM 990 und ein Bremsverteiler einer Honda CB 900 F für den noch ein passender Halter gelasert wurde. Das ganze wurde noch mit Stahlflex Leitungen verbunden. Ein Gabelstabilisator des Forenmitglieds Granada wurde statt des wuchtigen Orginalteils an der Gabel verbaut, was nach meiner Meinung, der Optik im Zusammenspiel mit dem kleinen Schutzblech, zu gute kam. Bei den Instrumenten sollte es auch klassisch werden, mit einem schönen Rundinstrument, darum hatte ich mich für ein Motoscope Classik von Motogadget entschieden. Einen Halter dafür hatte mir das Forenmitglied Hofe, aus V2A gelasert.

Langsam musste ich mich dann mit der Elektrik auseinander setzen. Da mir die drei Sicherungen auf der Originalen Steckkonsole etwas wenig erschienen und der Kabelbaum auch nicht mehr wirklich gut aussah, hatte ich mich dazu entschlossen den Kabelbaum in abgespeckter Form neu zu machen. Als erstes habe ich dann mal die Schaltpläne aus der Datenbank angeschaut, dann habe ich mir ein gutes Elektrik-Buch gekauft eine M-Unit und dafür ein Layout erstellt. Jetzt musste noch festgelegt werden wo die M-Unit untergebracht werden sollte. Da ich sowieso eine andere Sitzbank bauen wollte, habe ich ein separates Gehäuse für die E-Box unter der Sitzbank entworfen. Nach dem lasern, abkanten, punktschweißen und lackieren konnte es verbaut werden.



Nun wurden die Kabel bestellt. Da dies mein erster Kabelbaum war, ging es natürlich nicht gleich beim ersten mal glatt, sondern deren drei Anläufe hatte ich gebraucht, bis ich zufrieden war. Da eine kleine Hawker Batterie verwendet werden sollte, habe ich auch den Batterie-Kasten aus V2A Blech selbst gemacht. In der Zwischenzeit waren auch die Schutzbleche aus der Lackiererei zurück und konnten montiert werden. Nun war es soweit, die Schalter wurden durchgemessen beschriftet und im Lampentopf mit einem M-Button von Motogadget verdrahtet. Das ist eine tolle Sache, Licht , Blinker, Hupe usw. wird an dieses kleine Bauteil angeschlossen und geht dann per Bus-Technologie mit nur einem Kabel nach hinten zur M-Unit. Unter die Sitzbank, wo der Heckrahmen befestigt ist, habe ich noch einen Halter aus V2A für das Zündschloss gelasert, da vorne beim Rundinstument kein Platz war der mir optisch gefallen hätte. Dann wurde noch das Rücklicht und die Batterie montiert und angeschlossen. Nun kam das Motoscope Classik an die Reihe und das war nicht gerade einfach für mich, da die Kabel, Entschuldigung, Drähte zunächst aus den Kombisteckern gepuhlt werden mussten, damit das Kabel duch die Kabeltülle in den Scheinwerfer verlegt werden konnte. Dabei konnte ich feststellen dass die Crimpung zwischen Stecker und Draht recht schwierig ist. Es mussten etliche Stecker nachgecrimpt werden. Dadurch bin ich nun auch im Besitz einer adequaten Crimp-Zange. Für den Tachoabnehmer habe ich einen Halter fürs Vorderrad gelasert und gekantet. Anschliesend die Magnete und den Schalter montiert. Allerdings ist mir schnell klar geworden das mir das so nicht gefällt und habe einen Adapter (PS-A-12) des Foren-Mitglieds Jörg erstanden den ich ins Oberrohr des Rahmens, umwickelt mit einer Schicht Schaumstoff, gesteckt habe. Dazu habe ich von Acewell den ACE-TA7 ins Getriebe gebaut und miteinander verbunden. Bei der Sitzbank gab es verschiedene Lösungen. Zuerst wollte ich eine Höcksitzbank, die ein Mitglied in einem ausführlichen Forenbeitrag dokumentiert hat. Diese hat mir sehr gut gefallen, also bin ich mit ihm in Kontakt getreten mit der Bitte mir eine Sitzbank zu laminieren. Natürlich gegen Bezahlung. Ich dachte mir, wenn die Formen schon existierten, könnte das ja nicht so teuer sein. Dann auf einmal waren das nicht mehr seine Formen und dann sollte ein Rohling 500 € kosten. Das war mir dann doch zuviel und nach einigen Verhandlungen einigten wir uns auf 350 €. Ab hier war dann Sendeschluß, trotz mehrerer Mails kam kein Kontakt mehr zustande und die Überlegungen gingen von vorne los. Aus Karton habe ich eine Schablone ausgeschnitten und angepasst, anschließend wurde die Platte aus 1 mm verzinktem Stahlblech ausgeschnitten. An der Abkantbank wurde der Übergang vom Rahmen zum Tank mit vielen kleinen Kantungen solange angepasst bis mir der Übergang gefallen hat. Dann wurden die Befestigungspunkte angeschweißt und die Sitzschale von unten schwarz lackiert, anschließend war der Sattler an der Reihe. Ich wollte nur eine dünne Polsterung und war mit dem Ergebniss zufrieden als ich sie abholte. Als sie dann montiert wurde, habe ich aber sehr schnell bemerkt, daß das optisch so nicht richtig passt. Vorerst muss das aber erst mal so bleiben. Nun kam der Auspuff an die Reihe. Der Auspuff sollte nicht zu lange werden, denn es gefiel mir nicht, wenn die Auspuffenden über das Rad hinaus stehen. bei SR Racing bin ich fündig geworden. Der Auspuff sieht jetzt für mich Klasse aus und hört sich auch so an, ein dumpfes brummeln das auch von der Lautstärke her nicht zu aufdringlich ist. So lagsam musste ich mich dann mit der TÜV-Abnahme beschäftigen. Es versteht sich von selbst das während der Bauzeit öfters mit dem Prüfingenieur besprochen wurde, was geht und was nicht. Bevor ich zum TÜV ging habe ich dann noch ein Wertgutachten machen lassen, welches für die Versicherung gebraucht wurde. Als es dann soweit war, bin ich dann doch mit einem flauen Gefühl in der Magengrube beim TÜV vorgefahren. Die Abnahme hatte dann auch fast zwei Stunden gedauert bis alles dokumentiert war und ich den gestempelten und unterzeichneten Bericht in Händen hielt.

Diese Geschichte dauerte dann genau 3,5 Jahre und jetzt wird erst mal gefahren. Vom Schrauben habe ich erst mal genug. Ach ja, diese Sitzbank, da müsste man.....

Bild 076, 16.34.17, 16.34.36R80/7

BMW R 80/7

BMW R 80/7

BMW R 80/7

BERINGER